Aus dem Institut für gerichtliche und soziale Medizin der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.
Direktor: Prof. Dr. Schrader.

Untersuchungen über Verkehrsunfälle unter besonderer Berücksichtigung der Blutalkoholfrage

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Grades eines Doktors der Zahnheilkunde
der Hohen Medizinischen Fakultät
der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von
Artur Passon
Zahnarzt aus Kupp (O. Schles.)

Halle/Saale 1938

Druck: Lengericher Handelsdruckerei, Lengerich i. W.

1. Berichterstatter: Prof. Dr. Schrader
2. Berichterstatter: Prof. Dr. Heinroth

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juni 1938.

Gedruckt mit Genehmigung der Fakultät.

Inhalt.

A. Einleitung.

Durch die außerordentlich starke Verdichtung des Verkehrs in den letzten Jahren ist die Verkehrsunfallziffer ständig angestiegen. Ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer vermochte sich nicht in dem Maße auf die veränderten Verkehrsverhältnisse umzustellen, wie es bei der ungeheuer raschen Entwicklung des Verkehrs nötig gewesen wäre. In der Reichsstraßenverkehrsordnung vom 1. Oktober 1934 war das Verhalten der am Verkehr Beteiligten im einzelnen nicht geregelt, es galt vielmehr der allgemeine Grundsatz, daß jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten habe, daß er keinen anderen schädige oder mehr, als nach Umständen vermeidbar, behindere oder belästige. Diese allgemeine Regelung hat sich trotz aller Aufklärungsarbeit durch Polizei, Schule, Presse, Rundfunk usw. als nicht ausreichend erwiesen, wie es die hohen Unfallziffern beweisen. Im Jahre 1932 haben bei einem Kraftfahrzeugbestand von rund 1 500 000 in Deutschland 6575 Menschen ihr Leben als Opfer von Verkehrsunfällen eingebüßt. Diese Verlustziffer ist im Jahre 1936 bei freilich nahezu verdoppeltem Bestand an Kraftfahrzeugen auf 8388 angestiegen. Wenn auch in letzter Zeit eine relative Abnahme der Verkehrsunfälle und der Todesopfer festzustellen ist, so sind die Zahlen noch immer so erschreckend hoch, daß sich eine Neuordnung für den Straßenverkehr als dringend notwendig erwiesen hat. Die neue Straßenverkehrsordnung, die am 16. November 1937 im Reichsgesetzblatt verkündet worden ist, soll bezwecken, bei größter Freiheit für den Verkehr die größte Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Neben einer Reihe neuer Einzelvorschriften ist in dem § 1 der Verordnung eine Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr aufgestellt die besagt: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann; er muß ferner sein Verhalten so einrichten, daß kein Anderer geschädigt oder mehr, als nach Umständen vermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Schon dadurch unterscheidet sich die neue Verordnung grundlegend von der bisherigen, daß sie bereits alle Tatbestände unter Strafe stellt, die zur Gefährdung des Verkehrs führen können. Auch in der Anwendung des § 3 Abs. 2 der Straßenverkehrszulassungsordnung kommt es für eine Bestrafung nicht mehr so sehr darauf an, daß jemand „. . . unter erheblicher Wirkung geistiger Getränke oder Rauschgifte am Verkehr teil-

genommen oder sonst gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder andere Strafgesetze verstoßen h a t," es genügt schon die Tatsache, daß Trunkenheit am Steuer festgestellt und somit ein Gefahrenzustand geschaffen worden ist.

Der Alkohol als primäre Ursache von Verkehrsunfällen kommt in der Praxis weit häufiger vor, als wie das aus den polizeilichen Feststellungen zu ersehen ist. Danach läßt sich aus dem Statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich 1937 die Beteiligung der unter Alkohol stehenden Fahrer an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Winterhalbjahr 1935/36 und im Sommerhalbjahr 1936 nur mit 3,3 % berechnen. Diese Berechnung kann mit den tatsächlichen Verhältnissen insofern nicht übereinstimmen, als bei den statistischen Feststellungen als Unfall infolge Trunkenheit nur die Fälle fast ausschließlich verzeichnet werden, bei denen eine Blutalkoholbestimmung vorgenommen worden ist. Bei leichteren Unfällen wird häufig eine Blutentnahme zur Alkoholbestimmung verabsäumt. Diese wird in der Regel nur dann angeordnet, wenn ein Verdacht auf Alkoholbeeinflussung besteht. Der Verdacht stützt sich im allgemeinen auf das klinische Bild des Rauschzustandes oder auf den Geruch der Ausatmungsluft nach Alkohol. Wenn man berücksichtigt, daß durch das Unfallgeschehen oder durch dessen Folgen oft eine starke Ernüchterung bei Alkoholbeeinflußten auftritt, die das klinische Bild abschwächt oder gar unkenntlich macht, und daß der Alkoholgeruch durch andere Genußmittel überdeckt werden kann, so ist daraus ersichtlich, daß der Verdacht auf Alkoholeinwirkung nicht immer gegeben ist und infolgedessen entgehen diese Fälle der statistischen Erfassung. Außerdem spielt sich ein Teil der Verkehrsunfälle außerhalb geschlossener Ortschaften ab, der nicht immer erschöpfend berücksichtigt werden kann. Auch hat es sich bei der Untersuchung des Materials gezeigt, daß Fahrerflucht besonders häufig bei Alkoholbeeinflußten vorlag.

Genauere Ergebnisse liefern jene Untersuchungen, die systematisch bei allen Verkehrsunfallbeteiligten vorgenommen worden sind. So hat H e g e l e r in den Jahren 1933—35 bei rund 15 % aller Unfallverletzten einen deutlich erhöhten Blutalkoholbefund nachgewiesen. P o p p e (Norwegen) hat alle Unfallbeschädigten über 17 Jahre auf Alkohol untersucht und dabei 40,7 % Alkoholpositive gefunden. H i n d e m a r s h und L i n d e (Stockholm) haben bei 41 % von Verkehrsunfallopfern Alkohol im Blute nachweisen können. Diese beiden letzten Ergebnisse sind insofern nicht voll auszuwerten, als nicht bei jedem Alkoholpositiven ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Alkoholwirkung und Unfall bestanden haben muß. Im Institut für gerichtliche und soziale Medizin in Berlin ist 1936 eine Blutalkoholbestimmung bei allen tödlichen Verkehrsunfällen durchgeführt worden. Davon waren 72 % alkoholpositiv; 34 % der Fälle wiesen Werte über 1,5 ‰ auf. Da die Folgen bei Unfällen, die unter Alkoholeinwirkung zustande kommen meist besonders schwer sind,

lassen sich diese, ausschließlich an Todesopfern vorgenommenen Untersuchungen, mit den übrigen nicht vergleichen.

Einheitliche Ergebnisse für den Anteil der unter Alkoholwirkung erfolgten Unfälle liegen für Deutschland bisher nicht vor. Nach Jungmichel wird der Anteil für Deutschland auf 10 % geschätzt, bei den tödlich verlaufenen Unfällen noch höher.

Im Hinblick auf die große Gefahr, die von Seiten dieser Verkehrsteilnehmer für Leben und Gesundheit der Allgemeinheit besteht, hat der Reichsführer SS. und Chef d. Dt. Pol. in dem Erlaß vom 18. 5. 1937 bekannt gegeben, daß Trunkenheit am Steuer und im Straßenverkehr fortan als kriminelles Verbrechen anzusehen und zu behandeln ist. Auf der Einlieferungsanzeige ist neben den verletzten §§ der § 112 der St. P. O. in der Fassung vom 1. 9. 1935 anzuführen: „. . . daß es mit Rücksicht auf die Schwere der Tat und die durch sie hervorgerufene Erregung der Oeffentlichkeit nicht erträglich wäre, den Angeschuldigten in Freiheit zu lassen."

B. 1. Die Wirkung des Alkohols auf die Leistungsfähigkeit beim Verkehrsteilnehmer.

Bei der heutigen, durch die stetig noch zunehmende Motorisierung bedingten, starken Verkehrsdichte werden an alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere an die Führer von Kraftfahrzeugen, die höchsten Anforderungen gestellt. Zum sicheren Führen eines Fahrzeuges wird vom Fahrer neben der vollkommenen Beherrschung aller technischen Erfordernisse die Fähigkeit zu konzentrativer und distributiver Aufmerksamkeit und zur Umstellbarkeit ferner Geeignetheit für Mehrfachhandlungen, richtige Einstellung zu Verteilung und Ablenkung sowie Arbeitsfähigkeit des Gedächtnisses, des Temperaments und des Charakters verlangt (Marbe, Ach cit. n. Elbel).

Alle diese Anforderungen werden durch Alkoholgenuß in ungünstigem Sinne beeinflußt und zwar genügen im allgemeinen schon geringe Mengen dazu. Die akute Alkoholeinwirkung auf den Menschen ist in verschiedenen experimentell-psychologischen Arbeiten untersucht worden. Aus den von Elbel hierüber zusammengefaßten Untersuchungsergebnissen sollen im folgenden diejenigen kurz angeführt sein, die sich auf die Beeinflussung der psychomotorischen Reaktionen, also auf Reaktionszeit und Qualität der Reaktionen beziehen.

Danach fand Exner schon nach verhältnismäßig geringer Alkoholaufnahme eine eindeutige Verlängerung der Reaktionszeit, welche Varé als die Summe der für Reizaufnahme, Assoziationen und motorische Auslösung gebrauchten Zeiten erklärt. Jede dieser drei Phasen unterliegt dem Alkoholeinfluß.

Aufmerksamkeit und Auffassungsfähigkeit werden schon durch ganz geringe Mengen herabgesetzt. Nach Untersuchungen von Ach, Göring u. a. war die Auffassung schon nach 30 und 40 ccm Alkohol stark verschlechtert. Dementsprechend besteht auch nach Alkoholaufnahmen eine Schädigung der Sinnesfunktionen.

Der Gesichtssinn und das Farbunterscheidungsvermögen wird schon durch äußerst geringe Mengen ungünstig beeinflußt. Eindrucksvoll geht die Schädigung des Gesichtssinnes aus einem Versuch von Reis hervor. Er ließ die Versuchspersonen eine Strecke durch Augenmaß in zwei gleiche Hälften teilen. Nach etwa 60 g Alkohol vermehrte sich der mittlere Fehler auf das Fünffache. Mayerhofer fand, daß nach noch geringeren Mengen Alkohol die Geschwindigkeit eigener und fremder Bewegungen nicht mehr richtig beurteilt werden konnte. Nach Schulz ist die Wahrnehmung von rotem Licht schon nach einer Flasche Bier erschwert. Gley und Richet stellten fest, daß nach Alkoholgenuß die Wahrnehmung von Gefühls- und Gehörsempfindungen verlangsamt ist.

Bei der Verarbeitung (Assoziation) des aufgefaßten Sinneseindruckes ist gleichfalls eine Alkoholeinwirkung festgestellt worden. Intelligenz und Gedächtnis sinken schon, wie Cattell fand, nach 20 g Alkohol. Gesichts- und Klangbilder sind durch Alkoholaufnahme abgeschwächt. Die Herstellung logischer Beziehungen ist nach Hollingworth erschwert.

Auch auf die Auslösung und Ausführung der Reaktionshandlung wirkt sich der Alkohol schädigend aus. Bei verschiedenen Geschicklichkeitsarbeiten sind schon nach geringer Alkoholaufnahme Koordinationsstörungen beobachtet worden. Bei Versuchen an der Schreibmaschine fand Heise, daß die Zahl der Fehler schon anstieg, obwohl der Blutalkoholgehalt der Versuchspersonen 0,2 ‰ nicht überschritt.

Wie diese Untersuchungen beweisen, sind die Leistungsausfälle schon durch geringe Alkoholmengen hervorgerufen, ohne daß dabei für die Umgebung eine merkbare Alkoholwirkung erkennbar war! Auch in der Praxis ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle nach mäßiger und mittlerer Alkoholaufnahme. Von 227 Blutalkoholbestimmungen, die im Jahre 1937 von Verkehrsunfällen im hiesigen Institut durchgeführt worden sind, lagen 140, d. s. 61 % der Fälle bis zu dem Konzentrationswert von 1,5 ‰, das Maximum lag zwischen den Werten von 0,8 bis 1,5 ‰. Bei diesen Werten besteht im allgemeinen subjektiv noch nicht das Empfinden einer schädigenden Alkoholeinwirkung. Vielmehr hat hier ein Fahrzeuglenker oft das Empfinden erhöhter Selbstsicherheit und Leistungsfähigkeit, die in Wirklichkeit aber nicht bestehen, da nach neueren Ansichten mit der anregenden Alkoholeinwirkung die lähmende einhergeht.

Bei größeren Mengen genossenen Alkohols wird die Beeinträchtigung aller physischen und psychischen Funktionen nur noch gesteigert. Die zentrale, lähmende Wirkung hat motorische Schwäche, Schlafsucht und grobe Koordinationsstörungen zur Folge, die das Bedienen eines Fahrzeuges erschweren oder gar unmöglich machen. Die kritische Einstellung zu sich selbst und zur Umgebung läßt mehr und mehr nach. Charakterliche Besonderheiten treten stärker hervor, und auch das Verantwortungsbewußtsein ist herabgemindert.

2. Die Bedeutung der Blutalkoholbestimmung.

Die Zeugenaussagen über den Grad der Trunkenheit bei Unfällen sind meist derart unzulänglich und verschieden voneinander, daß sie zu einer objektiven Beurteilung für das Maß der Alkoholschädigung nicht verwendbar sind. Selbst die klinische Diagnose des die Blutentnahme vornehmenden Arztes weicht manchmal erheblich von dem chemischen Befund ab, da das äußere Bild eines Alkoholbeeinflußten je nach körperlicher und geistiger Verfassung verschieden ist. Bei der großen Bedeutung in straf- und versicherungsrechtlicher Hinsicht, ob und inwieweit ein Unfall durch Alkoholeinwirkung ursächlich zustande gekommen ist, ist eine einwandfreie Beurteilung dieser Frage von entscheidender Wichtigkeit. Durch die mikrochemische Methode von Widmark läßt sich die Alkoholkonzentration im Blute genau bestimmen. Aus dem gefundenen Konzentrationswert kann man den zur Zeit der Blutentnahme insgesamt im Körper befindlichen Alkohol, also diejenige Menge, die auf das Nervensystem einen Einfluß ausübt, mit Hilfe eines Verteilungsfaktors r, der von der Konstitution abhängig ist und das Verhältnis zwischen dem Blut und dem gesamten Organismus angibt und unter Zugrundelegung des Körpergewichtes berechnen. Aus dem gefundenen Werte und unter Berücksichtigung aller Umstände, die sowohl bei dem Verursacher eines Unfalls selbst, als auch in äußeren Bedingungen liegen können, kann man genügend genau einen Schluß auf den Grad der Alkoholschädigung ziehen.

Die Berechnung der insgesamt getrunkenen Menge, auch wenn zwischen letztem Trunk und Blutentnahme eine bestimmte Zeit verstrichen ist, ist für die Praxis mit nicht genügender Sicherheit verwendbar. Die Verbrennung des Alkohols im Organismus ist nicht nur allgemein sondern auch beim einzelnen keiner Gesetzmäßigkeit unterworfen, sondern wird von verschiedenen Faktoren wie Alter, Geschlecht, Gewöhnung, Abstinenz, körperlichem und seelischem Zustand usw. beeinflußt. Aber auch die Nahrungsaufnahme hat einen bedeutenden Einfluß für die Resorption des Alkohols.

Eine eindeutige Beeinflussung des Rauschzustandes durch pharmakologische Substanzen, wodurch die Alkoholblutbestimmung in gerichtlich-

medizinischer Beziehung an Wert verlieren könnte, ist bisher nicht erwiesen. Präparate wie Dextroenergen, Aspirin, Pyramidon, Somnin vermögen nicht die Alkoholzentration im Blute herabzusetzen. Auch der Einwirkung des Insulins ist in dieser Hinsicht keine wesentliche praktische Bedeutung beizumessen. Kanitz hatte im Tierversuch durch Insulin eine Abkürzung des Rauschzustandes mit oder ohne einhergehende Blutalkoholsenkung beobachtet. Von Bickel ist daraus gefolgert worden, daß der Blutalkoholgehalt innerhalb gewisser Grenzen kein zuverlässiger Maßstab für die Größe der Gesamtstörung des Nervensystems in einem gegebenen Augenblick sei. (Kanitz, Bickel, cit. n. Elbel). Neuere Untersuchungen am Menschen von Junge haben jedoch gezeigt, daß durch Insulin nur eine ganz kurze, vorübergehende Ernüchterung herbeigeführt werden kann. Sie ist nur auf psychischem Gebiet vorhanden, die motorischen Ausfallserscheinungen bleiben aber dabei bestehen.

Am günstigsten vermag nach den bisherigen Erfahrungen Koffein die Alkoholwirkung zu beeinflussen. Strongnin und Winsor (cit. n. Elbel) haben feststellen können, daß alkoholbedingte Bewegungskoordinationsstörungen durch Kaffee aufgehoben wurden. Schelb (cit. n. Elbel) hat den Versuchspersonen drei Tassen starken Kaffee nach vorangegangenem Alkoholgenuß verabreicht und hat danach eine Verkürzung der Reaktionszeit beobachtet, auch das subjektive Befinden der Versuchspersonen war dabei verbessert. Die Alkoholkonzentration im Blute wird jedoch durch Koffein nicht verändert.

3. Material der untersuchten Verkehrsunfälle und Methodik der Auswertung.

Bei den folgenden Untersuchungen kam es darauf an, die wissenschaftlich-experimentellen Erfahrungen über die Alkoholeinwirkung mit praktischen Verkehrsunfällen in Beziehung zu setzen und ihre Bedeutung für die Beurteilung von Unfallsituationen zu überprüfen. Aehnliche Untersuchungen sind von Strohmayer für einen anderen Bezirk vorgenommen worden. Das Ergebnis seiner Untersuchungen soll am Schluß in der Zusammenstellung vergleichend angeführt sein.

Auf dem Verkehrsunfallkommando des Polizeipräsidiums in Halle wurden von den innerhalb eines Zeitraumes von zweiundzwanzig Monaten aufgenommenen Verkehrsunfällen diejenigen Fälle ausgesucht, bei denen wegen Verdacht auf Alkoholbeeinflussung eine Blutuntersuchung angeordnet und im hiesigen Institut durchgeführt worden ist. Fünfundsechzig dieser Fälle wurden an Hand des polizeilichen und gerichtlichen Aktenmaterials, in das bei dem Polizeipräsidium der Amts- und Staatsanwaltschaft Einsicht genommen wurde, einer eingehenden Untersuchung unterzogen. Es war hierbei festzustellen, in welcher Weise sich der jeweils bei der Blutalkoholbestimmung ermittelte Konzentrationswert auf das

Zustandekommen und den Ablauf des Unfalls ausgewirkt hatte. Die Auswahl der einzelnen Fälle wurde mit Absicht nicht nach besonderen Gesichtspunkten vorgenommen, es wurden vielmehr alle Fälle behandelt, so wie sie sich täglich unter den verschiedensten Umständen ereignen. Es wurden also auch solche Fälle untersucht, bei denen irgendwelche inneren oder äußeren Momente vorlagen, die an sich schon von Einfluß für den Unfall sein konnten. Um feststellen zu können, ob der Unfall auch ohne Alkoholeinwirkung zustande gekommen wäre, wurde jeder Fall an Hand der aufgenommenen Skizzen und Lichtbilder rekonstruiert, und die Vorgeschichte und alle wichtigen Begleitumstände dabei genauestens berücksichtigt. Ferner wurde dabei geprüft, ob der Alkoholblutbefund als alleinige Ursache zu werten ist, oder ob er eine unterstützende Rolle bei dem Unfallgeschheen gespielt hat.

4. Untersuchung und Auswertung von Verkehrsunfällen an Hand polizeilcher und gerichtlicher Aktenunterlagen.

Es wurden 9 Fälle untersucht, bei denen Kraftfahrer einen Blutalkoholbefund bis zu 0,7 ‰ hatten. In 6 von diesen Verkehrsunfällen lag die Schuld bei denjenigen Beteiligten, die Alkohol im Blute hatten, obwohl der Beweis einer Alkoholbeeinflussung als Ursache für das Zustandekommen des Unfalls n i c h t ohne weiteres erbracht werden konnte. Es führten hier andere Momente zu dem Unfall, die entweder auf ungünstige äußere Umstände zurückzuführen waren, oder auch beim Fahrer selbst lagen, die aber eine Alkoholeinwirkung als Ursache nicht zwangslos ergaben.

So war beispielsweise ein Personenkraftwagenfahrer mit einem Werte von 0,3 ‰ Alkohol im Blute auf eine vor ihm haltende Straßenbahn aufgefahren. Nach dem Anprall drehte sich der P. K. W. um seine eigene Achse, schlug gegen ein Brückengeländer und wurde schwer beschädigt. Der Fahrer hatte rechtzeitig abgebremst, wie die Spur ergab. Er kam aber mit 2 Rädern auf die Schienen der Straßenbahn, die leicht vereist und sehr glatt waren und konnte so seinen Wagen nicht mehr rechtzeitig zum Halten bringen, da er auf den Schienen entlangglitt. Daß dieser Unfall auch einem nüchternen Fahrer zustoßen konnte, zeigte sich gleich an Ort und Stelle. Der Wagen des herbeigerufenen Unfallkommandos, der sogar auf das Halten an dieser Stelle noch viel eher vorbereitet sein mußte, glitt an derselben Stelle ebenfalls an den Schienen entlang und nur dadurch, daß die Straßenbahn bereits weitergefahren war, wurde ein Anprall vermieden.

In den übrigen Fällen ist der Unfall entweder darauf zurückzuführen, daß die Fahrer an Stellen, die besondere Umsicht erfordern, mit so hoher Geschwindigkeit fahren, daß ein Ausweichen einem an einer Kreuzung entgegenkommenden Fahrzeug unmöglich ist, oder aber es handelt sich

nicht selten um die Nichtbeachtung des Vorfahrtrechtes. In allen diesen Fällen läßt sich aber die Schuld nicht zwanslos auf den Alkoholgenuß zurückführen, da Unfälle dieser Art auch bei nüchternen Fahrern zustande kommen. Wenn auch in den Fällen, wo Autofahrer auf verkehrsreicher Straße mit übermäßig hoher Geschwindigkeit fahren, der Verdacht gerechtfertigt erscheint, dieses leichtsinnige Verhalten der Einwirkung des Alkohols zuzuschreiben, so läßt sich das jedoch nicht ohne weiteres aus dem chemischen Befund und dem Unfallgeschehen beweisen.

Zu anderen Ergebnissen führten die Untersuchungen der Fälle, in denen bei den betreffenden Verkehrsteilnehmern Blutalkoholbefunde von 0,7—1,2 ‰ festgestellt worden sind. Hier war bereits in den meisten Fällen die Alkoholeinwirkung als mitwirkende oder alleinige Ursache an dem Unfall schon deutlich erkennbar.

In einem Falle fuhr ein P. K. W.-Fahrer mit 0,7 ‰ Alkohol im Blute bei gutem Tageslicht auf breiter, verkehrsfreier Straße, nachdem er die Fahrt erst kurz zuvor aus einem Gasthaus kommend, wo er angeblich 2 Glas Wein getrunken hatte, angetreten hatte. Als er an der Einmündung einer Seitenstraße angelangt war, sah er plötzlich aus dieser von rechts her einen Personenkraftwagen kommen. Er bremste sofort ab und riß sein Steuer nach r e ch t s. Dadurch gelangte er bereits hinter der Einmündung auf die Gehbahn und prallte mit seinem Wagen gegen einen Laternenpfahl. Ein Mitfahrer, der neben ihm saß, fiel durch den heftigen Anprall aus dem Wagen auf das Pflaster und erlitt einen Oberschenkelbruch. Der Wagen war stark beschädigt.

Die Aufmerksamkeit des Fahrers war stark herabgesetzt. Er sah plötzlich von rechts einen Wagen auf sich zukommen und glaubte dadurch in Gefahr zu sein. Er bemerkte garnicht, daß der andere Wagen ihn nicht gefährden konnte, da dieser ganz langsam (ca. 10 Stdkm.) und vorschriftsmäßig scharf rechts fuhr. Außerdem war für den einbiegenden Wagen genügend Platz frei, um an dem anderen Wagen, der fast in der Mitte der Fahrbahn fuhr, vorbeizufahren. Die Reaktionszeit des alkoholbeeinflußten Fahrers war merkbar verlängert. Als er den anderen Wagen erblickte, bremste er und steuerte erst nach rechts, als der andere Wagen bereits an ihm vorbeigefahren war, was er anscheinend garnicht wahrgenommen hatte. Der andere Fahrer hatte den Unfall garnicht gemerkt, da er sich hinter ihm abgespielt hatte und meldete sich erst nächsten Tag auf eine Zeitungsnotiz hin freiwillig zur Klarstellung. Ganz unverständlich ist aber das Verhalten des ersten Fahrers, nach dem Abbremsen des Wagens diesen nach rechts zu steuern. Da ja der andere Wagen von dieser Seite auf ihn zukam, hätte er allenfalls nach links ausweichen müssen, was aber in diesem Falle garnicht einmal nötig war. Es handelt sich hier auch keineswegs um einen Anfänger im Autofahren, denn der Mann ist schon seit 15 Jahren im Besitze des Führerscheines. Man

muß hier allerdings berücksichtigen, daß der Fahrer bereits 75 Jahre alt ist. Da er aber bisher noch keinen Unfall verursacht hatte, wird man in Anbetracht der groben Verstöße, dem an sich nicht hohen Blutalkoholbefund, der jedoch bei dem Alter dieses Mannes eine größere Schädigung auf den Organismus ausübt, doch einen nicht unwesentlichen Anteil für die Verursachung des Unfalles zusprechen können.

Aber auch in einem anderen Falle, wo ein 28jähriger Autofahrer z. Zt. des Unfalls den Wert von 0,8 ‰ Alkohol im Blute hatte, ließ sich an dem Unfallgeschehen eine Alkoholeinwirkung erkennen. Der Fahrer war im Laufe des Abends in einige Lokale eingekehrt und hatte dabei angeblich 3 Glas Bier, ein Glas Bowle und Kaffee getrunken. Auf dem Heimwege wollte er mit seinem Wagen in eine nach rechts abzweigende Straße einbiegen. Dabei fuhr er in viel zu großem Bogen und gelangte auf die linke Gehbahn der abzweigenden Straße. Hier schleifte er noch etwa 15 Meter mit dem Wagen an der Mauer eines Grundstückes entlang. Der Sachschaden war erheblich. Die Uebersicht an dieser Kreuzung war äußerst günstig. Beide Straßen waren frei von jedem Verkehr. Zur linken hatte der Fahrer einen freien Platz vor sich. Beide Straßen waren je ca. 8 Meter breit, zudem war die Ecke an der Kreuzung nach rechts noch stark abgeschrägt. Die Alkoholbeeinflussung bei diesem verkehrswidrigen Fahren geht wohl schon aus dem Umstand hervor, daß der Fahrer, nachdem er auf die Gehbahn gelangt war, erst noch ca. 15 Meter an der Grundstücksmauer entlang fuhr, ehe er seinen Wagen zum Halten brachte, obwohl die Fahrgeschwindigkeit nicht einmal hoch war. Für einen nüchternen Fahrer, der unter irgend welchen Umständen ja auch einmal auf die Gehbahn gelangen könnte, wird es nicht schwer sein, das Fahrzeug gleich wieder auf die Fahrbahn zu lenken, wenn, wie in diesem Falle, kein äußeres Hindernis vorhanden ist.

Der Grad der Alkoholschädigung bei gleichen Konzentrationswerten kann insbesondere bei niederen Werten individuell noch sehr verschieden sein. Die zwei folgenden Fälle, bei denen jedesmal die Bestimmung 0,9 ‰ Alkohol im Blute ergab, sollen das des Näheren zeigen.

Im ersten Falle war ein junger Mann bereits am späten Nachmittag im Kreise seiner Kameraden in ein Lokal eingekehrt. Im Verlaufe des ganzen Abends wurden dann noch mehrere Gaststätten aufgesucht, wobei jeweils nicht gerade allzuviel Bier getrunken wurde. Gegen drei Uhr morgens, bald nachdem das letzte Lokal verlassen worden war, fuhr der junge Mann ohne jeden äußeren Grund auf grader Straße gegen ein auf der rechten Seite der Fahrbahn stehendes Motorrad, gelangte darauf auf die Gehbahn und landete mit erheblich beschädigtem Wagen an einem Hausgrundstück. Der Blutalkoholbefund von 0,9 ‰ zur Zeit der Blutentnahme entspricht bei dem Fahrer unter Berücksichtigung des Körpergewichtes von 56 kg., der an sich nicht großen Menge von 1 bis 1,3 Liter

hellen Bieres. Gleichwohl machte er klinisch den Eindruck, stark angetrunken zu sein. Wahrscheinlich war hier zur Zeit des Unfalls die Aufmerksamkeit durch den im Laufe der vielen Stunden genossenen Alkohol in Verbindung mit starker Ermüdung erheblich herabgesetzt. Am Unfallstage war der Fahrer schon am frühen Morgen aufgestanden und durch körperliche Arbeit stark beansprucht worden.

Im zweiten Falle stießen zwei Personenkraftwagen an einer Straßenkreuzung so heftig zusammen, daß beide Wagen schwer beschädigt auf die Gehbahn geschleudert wurden und dabei eine Passantin verletzten. Bei einem der beteiligten Fahrer, dessen Atem auffallend nach Alkohol roch, wurde eine Blutuntersuchung angeordnet. Das Ergebnis der Bestimmung war 0,9 ‰.

Bei der Rekonstruktion des Unfalls konnte man jedoch dem Fahrer keinerlei Schuld nachweisen. Er fuhr in mäßigem Tempo vorschriftsmäßig auf der rechten Seite der Hauptstraße. Als er an die Kreuzung kam, verlangsamte er seine Geschwindigkeit, und als er bereits über die Mitte der einmündenden Seitenstraße hinaus war, wurde er von dem aus dieser Straße in schneller Fahrt kommenden zweiten P. K. W. angefahren. In dem Verhalten des Fahrers mit 0,9 ‰ Alkohol im Blute ließ sich sowohl während des Unfalls als auch danach nichts feststellen, was auf eine Alkoholeinwirkung hätte schließen lassen. Wenn auch dieser Fall noch keinen zuverlässigen Beweis für eine absolute Fahrtüchtigkeit bei dem Betreffenden darzustellen vermag, so zeigt die Gegenüberstellung dieser zwei Fälle, wie sehr wichtig es ist, neben dem chemischen Befund alle anderen Umstände zu berücksichtigen, ehe man den Alkohol für das Zustandekommen eines Unfalls verantwortlich macht.

Zweckmäßig wäre es hier gewesen, auch bei dem anderen Fahrer das Blut untersuchen zu lassen!

Bei Alkoholblutbefunden bis zu 1,2 ‰ machen die betreffenden Personen auf den die Blutprobe entnehmenden Arzt in den meisten Fällen noch nicht den Eindruck, merkbar unter Alkoholwirkung zu stehen. Bei der Untersuchung der verursachten Unfälle ist jedoch bei diesen Werten eine Alkoholbeeinflussung an den Ausfallserscheinungen fast immer festzustellen. Da auch die Fahrer selbst meist noch nicht die Beeinträchtigung merken, sondern im Gegenteil ein erhöhtes Sicherheitsgefühl empfinden, sind die Unfallsfolgen meist umso schwerer. Für Motorradfahrer sind diese Werte noch gefährlicher als für Autofahrer. Der Motorradfahrer kann, wenn er bei hoher Geschwindigkeit plötzlich vor eine kritische Lage gestellt wird, oft nicht mehr sein Fahrzeug so sicher beherrschen, wie es dem Autofahrer gegebenenfalls noch möglich ist. Wie gefährlich bei einem geübten Motorradfahrer bereits 1,1 ‰ Alkohol im Blute sein können zeigt folgender Fall:

Nach einer Betriebsfeier gingen nachts mehrere Personen in einigen Abständen voneinander in Gruppen von zwei bis drei Mann auf der rechten Seite der Fahrbahn einer Straße, da die Gehbahn wegen Bauarbeiten nicht benutzt werden konnte. An der Spitze gingen drei Männer nebeneinander etwa 30 m von den hinter ihnen gehenden entfernt. Der Motorradfahrer, der 1,1 ‰ Alkohol im Blute hatte, fuhr mit hoher Geschwindigkeit in der Richtung der Fußgänger. Nachdem er diese überholt hatte und zur vordersten Gruppe kam, überfuhr er einen Mann, der in der Mitte dieser drei Leute ging. Der Mann wurde etwa 7 Meter nach vorn aufs Pflaster geschleudert und so schwer verletzt, daß er bald darauf starb. Der Motorradfahrer fiel auf die Gehbahn und blieb schwerverletzt, besinnungslos liegen.

Zur Zeit des Unfalls waren die Sichtverhältnisse nicht beeinträchtigt. Die Straße war beleuchtet, überdies hatte der Motorradfahrer noch großes Licht eingestellt, da ihm niemand entgegenkam. Aber selbst wenn der Fahrer die vorderste Gruppe nicht oder zu spät gesehen haben sollte, hätte er zu mindest doch damit rechnen müssen, noch Fußgänger vor sich zu haben, da er mehrere Gruppen bereits überholt hatte. Zum Ueberholen war jeweils genügend Platz vorhanden, da die Fußgänger sich auf der 7 Meter breiten Straße scharf rechts hielten. Zu dem Hergang des Unfalls konnte der Fahrer selbst keine sicheren Angaben machen. Er behauptete aber, sich von dem zuvor genossenen Alkohol nicht im geringsten beeinflußt gefühlt zu haben. Nach der Art des Unfallgeschehens muß man jedoch eine Beeinflussung annehmen. Schon allein die hohe Geschwindigkeit nachts auf belebter Straße ist in dieser Hinsicht verdächtig. Der Umstand, daß der Fahrer den in der Mitte gehenden Mann überfahren hatte, spricht dafür, daß der sonst sichere Fahrer, der seit zwei Jahren fast täglich sein Motorrad fuhr, die drei Fußgänger völlig übersehen oder erst wahrgenommen hatte, als er unmittelbar vor diesen war und zur Verhütung des Unfalls nichts mehr unternehmen konnte. Man muß hier also eine erhebliche Beeinträchtigung des optischen Erkennens auf Grund der noch nicht einmal hohen Blutalkoholkonzentration annehmen.

In einem anderen Falle konnten bei einem Autofahrer mit dem gleichen Konzentrationsbefunde ähnliche Ausfallserscheinungen beobachtet werden.

Dieser Fahrer fuhr nachts auf grader Straße und wurde von einem anderen Personenkraftwagen überholt. Bald nach dem Ueberholen mußte der Fahrer des zweiten Wagens seinen Wagen anhalten, da eine vor ihm fahrende Straßenbahn an einer Haltestelle stehen blieb. Der Führer des überholten Wagens fuhr nun mit unverminderter Geschwindigkeit auf den anhaltenden Wagen auf. Beide Wagen wurden dabei beschädigt und die Insassen durcheinandergeschüttelt und verletzt.

Zur Zeit des Unfalls herrschte feucht-nebliges Wetter. Die Sichtweite betrug jedoch immerhin ca. 80 Meter. Bei solchen Sichtverhältnissen werden naturgemäß höhere Anforderungen an einen Fahrer gestellt, denen der Fahrer mit dem Alkoholblutbefund von 1,1 ‰ offensichtlich nicht mehr gewachsen war. Durch das Ueberholen des Wagens mußte er wissen, daß er ein Fahrzeug vor sich hatte und diesem seine Aufmerksamkeit zuwenden. Aber auch die Straßenbahn hätte dieser Mann wahrnehmen müssen, da sie an einer Stelle hielt, die gut beleuchtet war. Bei der Gerichtsverhandlung gab der Fahrer an, die Straßenbahn und auch das Auto vor sich zwar gesehen zu haben, wegen des neblichen Wetters habe er aber nicht feststellen können, daß beide Fahrzeuge anhielten. Die Tatbestandsaufnahme bei dem Unfall ergab aber, daß die Sicht nicht so beeinträchtigt war, daß der Fahrer dadurch hätte behindert werden können. Diese Sinnestäuschung, bei welcher die Betreffenden eigene oder fremde Bewegungen nicht mehr richtig abzuschätzen vermögen, findet man bei alkoholbeeinflußten Fahrern, speziell bei höheren Konzentrationsbefunden, recht häufig als Unfallsursache. Auch in diesem Falle wird man nicht so sehr die ungünstigeren Sichtverhältnisse, als vielmehr die Alkoholeinwirkung dafür verantwortlich machen, zumal der andere, nüchterne Fahrer sich in der Sicht nicht behindert fühlte und sich in dieser Situation vorschriftsmäßig verhalten hat.

Ein stärkeres Hervortreten charakterlicher Eigenschaften oder Anlagen, das für den Verlauf des Unfalls oft von großem Einfluß ist, macht sich im allgemeinen erst bei höheren Promillewerten bemerkbar. Aber auch bereits bei einem Befund von 1,1 ‰ war ein Mann psychisch schon derart stark alkoholbeeinflußt, daß er sich zu einem Verhalten hinreißen ließ, zu dem er nüchtern kaum fähig gewesen wäre. Der Man war in Begleitung seiner Braut und einigen anderen Personen in einem Lokal eingekehrt, wo im Verlaufe einiger Stunden mäßig Bier getrunken wurde. Die Frau schenkte an diesem Abend ihrem Bräutigam wenig Beachtung, worüber es auf dem Heimwege zu einer an sich ganz belanglosen Auseinandersetzung kam. Der Mann war hierbei derart verstört, daß er hinter den übrigen Personen zurückblieb und sich vor einen vorüberfahrenden Personenkraftwagen warf. Nur der Geistesgegenwart des Autofahrers war es zu verdanken, daß der Mann nur verhältnismäßig leicht verletzt und nicht völlig überfahren wurde. Der Verletzte nahm auch sofort alle Schuld an dem Unfall auf sich und gab zu, sich in selbstmörderischer Absicht vor den Wagen geworfen zu haben, da er über das Verhalten seiner Braut sehr verärgert gewesen sei. Aber schon am nächsten Morgen bereute er sein Verhalten und erklärte bei der Vernehmung, daß er selbst darüber erstaunt sei, wie er zu einer solchen Tat fähig sein konnte, wenn er im allgemeinen auch leicht erregbar sei. Es ist also offensichtlich, daß der nicht einmal reichlich genossene Alkohol die an sich schon bestehende leichte

Erregbarkeit so schwerwiegend gesteigert und das Verantwortungsbewußtsein herabgesetzt hatte, zumal da der Betreffende Vater von zwei unversorgten Kindern war.

Es wurden bis zu einem Werte von 1,2 ‰ noch zwei weitere Fälle untersucht. Beidemale lag das Verschulden an den Unfällen bei den alkoholbeeinflußten Fahrern. Wenn auch die Alkoholschädigung als einzige Ursache nicht eindeutig dabei hervorging, so ist doch zumindest ein Verdacht dafür gerechtfertigt, wenn, wie in dem einen Falle, ein Autofahrer mit hoher Geschwindigkeit an einer haltenden Straßenbahn, aus der Fahrgäste aussteigen, vorbeifährt und hierbei eine Frau erheblich verletzt.

In allen Fällen, bei denen die Blutalkoholbestimmung Befunde von 1,2 ‰ Alkohol und darüber ergab, war bei dem Unfallhergang stets eine Alkoholeinwirkung festzustellen, wenngleich dieser in einigen Fällen bis zu dem Konzentrationswert von 1,5 ‰ auch nur eine unterstützende Rolle an dem Unfallhergang beizumessen war.

1,2 ‰ ergab die Blutuntersuchung bei einem Manne, der sich ein fremdes Auto aus einer Garage holte und zusammen mit vier anderen Personen eine Schwarzfahrt unternahm. In einer Kurve geriet er auf die Gehbahn, riß hier einen Baum fast um und prallte gegen den nächsten Baum, wobei der Wagen bei der hohen Fahrtgeschwindigkeit fast völlig zertrümmert wurde. Drei der Insassen entfernten sich sofort nach dem Unfall, während der Fahrer des Wagens und noch ein Insasse, beide schwer verletzt, an der Unfallstelle gestellt werden konnten. Wie aus den Spuren hervorging, hatte der Fahrer die Kurve wahrscheinlich infolge von stark verminderter Aufmerksamkeit völlig übersehen.

Die Ermüdung am Steuer spielt als Unfallursache eine nicht unerhebliche Rolle. Um festzustellen, inwieweit der Alkoholgenuß einen Einfluß für das Aufkommen der Ermüdung hatte, muß in solchen Fällen außerdem auch das Verhalten des Betreffenden vor dem Unfalle und seine körperliche und geistige Beanspruchung eingehend berücksichtigt werden. Reichlicher Alkoholkonsum kann ohne weiteres als alleiniger Faktor eine Uebermüdung bis zum Einschlafen hervorrufen, wie sich das bei höhereen Alkoholblutbefunden häufig zeigt. Ist eine stärkere, körperliche Beanspruchung der Fahrt vorausgegangen, dann kann schon ein Wert von 1,3 ‰ eine wesentliche Mitursache für eine erhebliche Ermüdung am Steuer bilden, wie es folgender Fall zeigt.

Ein Angehöriger eines technischen Berufes, der tagsüber meist im Freien beschäftigt war, fuhr am späten Nachmittag mit seinem Arbeitgeber im Personenkraftwagen von seiner Arbeitsstätte in die Stadt zurück. Unterwegs kehrten beide in ein Lokal ein, wo einige Glas Bier in geraumer Zeit getrunken wurden. In der Stadt angekommen, kehrten beide wieder ein und nahmen das Abendbrot ein, bis früh gegen drei Uhr wurden

dann noch einige Glas Korn getrunken. Nachdem der Fahrer des Wagens seinen Arbeitgeber nach Haus gefahren hatte, fuhr er allein auf gerader Straße auf einen vor ihm fahrenden Marktwagen auf. Der Wagen kippte um, der Geschirrführer fiel aufs Pflaster und wurde dabei verletzt. Auch das Pferd stürzte und erlitt ebenfalls Verletzungen. Das Auto war durch den heftigen Anprall stark beschädigt.

Hier kann man nach Lage der Dinge nur eine erhebliche, dem Einschlafen fast gleichkommende Ermüdung des Autofahrers für den Unfall verantwortlich machen. Der Marktwagen fuhr auf der breiten Straße vorschriftsmäßig auf der rechten Seite und war, mit Schlußlicht und zwei Laternen versehen, deutlich schon von weitem zu erkennen. Die Straße war zur Zeit des Unfalls frei von jedem anderen Verkehr. Der Autofahrer konnte keine näheren Angaben zu dem Unfallhergang machen und sich selbst diesen nicht erklären. Er habe nur plötzlich einen heftigen Stoß verspürt, und in dem Moment sei der Unfall auch schon geschehen. Für diese erhebliche Ermüdung, die den Fahrer ganz plötzlich befallen haben muß, da er erst kurz vor dem Unfall in diese Straße eingebogen war, wird man neben der körperlichen Beanspruchung den im Laufe des Nachmittags und Abends getrunkenen Alkohol mit verantwortlich machen.

Bei Radfahrern kann man auch bei niedrigen und mittleren Blutalkoholbefunden schon äußerlich an dem unsicheren Fahren die Alkoholeinwirkung erkennen. Der Radfahrer steht mit seinem Fahrzeug körperlich in so enger Beziehung, daß sich jede, auch geringe Koordinationsstörung grob auswirken muß. In einem Falle fiel dem Führer eines Lastkraftwagens ein Radfahrer mit 1,3 ‰ Alkohol im Blute, der diesem in „Schlangenlinien" entgegenkam, schon von weitem auf. Als beide sich fast in gleicher Höhe begegneten, bog der Radfahrer ohne ein Zeichen zu geben, kurz vor dem Lastwagen von der rechten Seite der Fahrbahn nach links ab, um in eine Nebenstraße zu gelangen. Der Lastkraftfahrer, der schon vorher seine Geschwindigkeit verlangsamt hatte, bremste sofort und fuhr sogar noch auf die rechte Gehbahn, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Der Radfahrer fuhr aber stur auf den Lastwagen zu und prallte im mittleren Teil des Wagens auf diesen auf. Er stürzte und verletzte sich dabei am Kopf.

Die Aufmerksamkeit des Radfahrers muß hier stark herabgesetzt gewesen sein. Er hätte dem Lastwagen, dem er die Fahrbahn kreuzen wollte, vor der Einmündung der Nebenstraße die Vorfahrt lassen müssen. Ein so großes Fahrzeug wie es ein Lastwagen darstellt, ist zudem bei der sonst verkehrsfreien Straße auch nicht ohne weiteres zu übersehen. Außerdem muß hier das Schätzungsvermögen beim Radfahrer schon so weit abhanden gekommen sein, daß er räumlich sein Rad garnicht mehr zu dem Lastkraftwagen in die richtige Beziehung setzen konnte, da er gleichsam den Lastwagen bis auf die Gehbahn verfolgte.

Bei Motorradfahrern kommt meist noch eine höhere Geschwindigkeit bei der Fahrt hinzu, so daß die Folgen des Unfalls erheblich schwerer sind. So fuhr ein junger Mann, der erst zwei Monate im Besitze seines Motorrades war, in ein benachbartes Dorf zu einer Tanzveranstaltung, wo er einige Glas Bier getrunken hatte. Personen, die in seiner Begleitung waren, hatten nicht den Eindruck, daß er bei dem Befund von 1,4 ‰ betrunken gewesen wäre; er sei allenfalls ein wenig angeheitert gewesen. Auf dem Heimweg verlor er auf der geraden Straße die Gewalt über sein Motorrad, kam von der Fahrbahn auf die Gehbahn und fuhr hier so unglücklich gegen einen Laternenpfahl, daß er mit schweren Kopfverletzungen bewußtlos liegen blieb und auf dem Transport zum Krankenhaus starb.

Zeugen befanden sich nicht in unmittelbarer Nähe des Unfallortes. Aus der Schwere des Anpralls an den Laternenpfahl ging aber hervor, daß die Geschwindigkeit des Fahrers sehr hoch gewesen sein muß. Ein solches Ueberschätzen des eigenen Könnens wird man nur auf den Alkoholblutbefund von 1,4 ‰ zurückführen. In diesem Falle bedurfte es erst gar keines äußeren Anlasses oder hohen Trunkenheitsgrades dafür, daß die an sich schon bestehende Unsicherheit im Fahren so schwere Folgen zeitigen konnte.

Bei dem gleichen Werte von 1,4 ‰ verursachte aber auch ein geübter Berufsfahrer, der einen Lastkraftwagen führte, einen Unfall. Bei diesem hatte sich der zuvor getrunkene Alkohol ganz besonders stark ausgewirkt, wie an dem Verhalten des Fahrers sowohl während des Unfalls als auch nachher festzustellen war. Der Unfallhergang war folgender:

Ein Lastkraftwagenfahrer fuhr gegen Mittag, aus einer Seitenstraße kommend, langsam in einem großen Linksbogen, den Winker nach links gestellt, auf eine Hauptstraße ein. Hier fuhr er zunächst ein Stück geradeaus und bog gleich darauf wieder nach links ein, um auf einen an dieser Straßenseite gelegenen Parkplatz zu gelangen. Als er bereits mit den Vorderrädern die Bordkante zu dem Eingange des Platzes erreicht hatte, fuhr ein zweiter L. K. W.-Fahrer, mit dem Werte von 1,4‰ Alkohol im Blute, der die Hauptstraße in derselben Richtung befuhr, mit hoher Geschwindigkeit in den vorderen Teil des einbiegenden Lastwagens und prallte gleich darauf gegen eine Grundstücksmauer. Ein Beifahrer wurde dabei aus dem Wagen geworfen und blieb schwerverletzt, besinnungslos liegen. Beide Fahrzeuge, insbesondere der Wagen des alkoholbeeinfußten Fahrers, waren stark beschädigt.

Dieser Unfall wäre im nüchternen Zustande für den erfahrenen Berufsfahrer durchaus zu vermeiden gewesen. Er hätte auf den anderen Lastwagen, der im großen Bogen auf seiner Fahrbahn erschien, schon von weitem aufmerksam werden müssen und seine Geschwindigkeit entsprechend einstellen können. Anstatt aber seine Fahrt zu verlangsamen, gab er noch

mehr Gas, fuhr von der rechten Seite der Fahrbahn auf die linke herüber, um so an den anderen Wagen, der schon an der Bordkante angelangt war, vorbeizufahren. Wahrscheinlich war aber seine Aufmerksamkeit schon so sehr herabgemindert, daß er die ganze Situation erst viel später erfaßte. In diesem Moment war es ihm aber nicht mehr möglich, irgendwelche sinnvolle Maßnahmen zu treffen. Der Fahrer hätte nämlich auf der rechten Seite der Fahrbahn bleiben können, da hinter dem einbiegenden Fahrzeug genügend Platz zur Vorbeifahrt war. Hier sieht man, daß bei alkoholbeeinflußten Fahrern jeder Versuch, sofern er überhaupt noch unternommen wird, um einer kritischen Lage Herr zu werden, durch die unsinnigen Maßnahmen und unlogischen Ueberlegungen nur dazu führt, das drohende Unheil zu verschlimmern, anstatt es abzuwenden. Den geradezu unmöglichen Versuch, einen anderen Wagen auf dem Wege über die Gehbahn zu überholen, ohne dabei zu berücksichtigen, daß das eigene Fahrzeug unmittelbar darauf gegen eine Mauer fahren muß, wie es sich in diesem Falle zwangsläufig ergeben mußte, kann eben nur ein in seinem geistigen Zustande stark beeinflußter Fahrer unternehmen. Aber auch in dem Verhalten dieses Mannes nach dem Unfall kam die starke Alkoholbeeinflussung zum Vorschein. Nach dem Anprall des Lastwagens an die Mauer blieb er noch längere Zeit teilnahmslos am Steuer sitzen, den Fuß behielt er auf dem Gashebel und stellte auch nicht den Motor ab. Um den am Boden liegenden Beifahrer kümmerte er sich in keiner Weise. Erst als dieser von dem Fahrer des anderen Lastwagens und Passanten in ein benachbartes Krankenhaus gebracht war, stieg er aus dem Wagen, torkelte am Unfallort umher und schimpfte in sinnloser Weise. Vor Gericht gab er zu dem Unfall an, daß der andere Lastwagen ganz plötzlich vor ihm nach links abgebogen sei, einen herausgestellten Winker habe er nicht gesehen. Es sei ihm daher nur noch die Möglichkeit geblieben, an der äußersten linken Fahrbahn vorbeizufahren. Von Alkohol glaubte er nicht im geringsten beeinfluß gewesen zu sein. Sein Verhalten versuchte er im übrigen auf seinen damaligen schlechten Gesundheitszustand zurückzuführen. Tatsächlich litt der Mann auch zu dieser Zeit an einer Erkältung und hatte einen Tag im Bett gelegen. Er war zu dieser Fahrt gegen Mittag aufgestanden, hatte wenig gegessen und war dann während der Fahrt in einem Gasthaus eingekehrt. Dadurch waren natürlich die Voraussetzungen für eine rasche und weitgehende Resorption und bei dem weniger widerstandsfähigen Organismus auch für eine größere Schädigung des Alkohols gegeben. Die Behauptung des Fahrers, nur ein Glas Bier getrunken zu haben, kann mit dem chemischen Befund keineswegs übereinstimmen. Nach diesem mußte der Fahrer etwa vier bis fünf Glas Bier getrunken haben.

In einem anderen Falle, wo die Alkoholblutbestimmung bei einem Fahrer, der einen Unfall verursacht hatte, ebenfalls 1,4‰ ergab, mußte

das Gericht diesen freisprechen. Angesichts der Tatsache, daß bei den Fällen, die bei diesen Werten untersucht wurden, sich kein Fall mehr befand, in welchem man den genossenen Alkohol für das Zustandekommen des Unfalls nicht hätte verantwortlich machen können, sondern die Alkoholeinwirkung stets erheblich mitbestimmend oder allein ausschlaggebend war, soll dieser noch kurz erwähnt sein.

Ein Reisender, der geschäftlich im Verlaufe eines Abends mehrere Gastwirte besucht hatte und dabei verschiedene alkoholische Getränke zu sich genommen hatte, fuhr in den ersten Morgenstunden mit drei weiteren Insassen in seinem Personenkraftwagen nach Hause. Als er in eine Kurve kam, fuhr er so heftig gegen einen dort auf der Gehbahn stehenden Baum, daß der Wagen fast völlig zertrümmert und die Insassen teils leicht, teils schwer verletzt wurden. Die Spur verlief in der Kurve fast geradlinig auf den Baum zu, so daß man den Eindruck hat, daß der Fahrer diese völlig übersehen hat. Der Fahrer des Wagens erklärte, in der Kurve von einem ihm entgegenkommenden Kraftwagen, der das Licht nicht abgeblendet hatte, geblendet worden zu sein. Außer den Insassen, die dieselbe Aussage machten, waren bei dem Unfall keine anderen Zeugen zugegen. Daher mußte das Gericht den Fahrer aus Mangel an Beweisen freisprechen.

Wenn auch eine derartige Sichtbeeinträchtigung durch nicht abgeblendete Scheinwerfer durchaus möglich ist, so muß man in diesem Falle dem Blutalkoholbefund von 1,4 ‰ zumindest für die Schwere des Anpralls eine nicht unwesentliche Bedeutung beimessen. Die Untersuchung des Materials, wie auch andere Untersuchungen, haben ergeben, daß bei einem Werte von 1,4 ‰ schon immer recht erhebliche Ausfallserscheinungen bestehen. Hier hätte der Fahrer rechtzeitig auf das Scheinwerferlicht des ihm entgegenkommenden Wagens aufmerksam werden müssen, da das Licht in der Kurve auf die Wand einer Mauer gefallen sein muß. Jeder nüchterne, verantwortungsbewußte Fahrer hätte daraus das Herannahen einer Kurve erkannt und seine Geschwindigkeit erheblich herabgesetzt.

Fälle mit Blutalkoholbefunden von 1,4 bis 1,6 ‰ lagen bei dem untersuchten Material besonders häufig vor. Fast immer waren die Fehlleistungen bei den noch als mittlere Werte zu bezeichnenden Befunden, schon recht erheblich. Wenn beispielsweise ein Autofahrer mit 1,4 ‰ Alkohol im Blute einen Bahnübergang, der mit roter Laterne und Glocke deutlich gekennzeichnet ist, völlig übersieht und in voller Fahrt gegen die Puffer einer herankommenden Lokomotive rast, so kann man ein solches Verhalten nur auf den Alkoholeinfluß zurückführen, wenn keine äußeren Umstände zu diesem Handeln veranlassen.

Wenn auch bei einigen Unfällen manchmal ungünstigere äußere Bedingungen mitspielen, so lassen sich diese jedoch noch nicht allein für das Zustandekommen verantwortlich machen. Sie tragen zumeist nur dazu bei, die Folgen zu verschlimmern. So fuhr z. B. ein Personenkraftwagen-

führer mit 1,4 ‰ Blutalkoholkonzentration nachts innerhalb der Stadt auf einer vom Regen etwas glatten, leicht ansteigenden Straße mit sehr hoher Geschwindigkeit. Als er einen an der rechten Seite der Fahrbahn parkenden Wagen zu überholen hatte, geriet er ins Rutschen. Der Wagen drehte sich um seine eigene Achse und wurde in das Schaufenster eines Waffengeschäftes geschleudert. Die Scheibe war zertrümmert, Einrichtung, Auslagen und der Wagen selbst waren schwer beschädigt. Ohne Alkoholeinwirkung wäre der Unfall dem Fahrer vermutlich nicht in diesem Ausmaße zugestoßen. Schon die hohe Geschwindigkeit auf nasser Fahrbahn in der Stadt beweist eine Verkennung jeglicher Gefahrenmomente, wie man sie so oft bei Alkoholbeeinflußten antrifft. Ferner hatte der Fahrer den vor ihm stehenden Wagen viel zu spät beachtet und war erst kurz vor diesem ausgewichen. Als er hierbei auf der nicht einmal besonders glatten Fahrbahn ins Rutschen kam, hat er so grob das Steuer und die Bremsen betätigt, daß solche Folgen unausbleiblich waren.

Bei allen Fällen, die mit Blutalkoholbefunden von 1,5 ‰ und darüber zur Untersuchung gelangten, was stets der Alkoholgenuß als alleinige Ursache an dem Unfall anzusprechen.

Mit einem Alkoholblutbefund von 1,5 ‰ überfuhr ein Autofahrer einen vor ihm fahrenden Radfahrer. Der Radfahrer fuhr abends in der Stadt neben einer Straßenbahn her. Obwohl der Radfahrer schwer verletzt, besinnungslos liegen blieb, fuhr der Autofahrer weiter, ohne sich um den Unfall zu kümmern. Er wurde erst später von NSKK-Männern zum Halten veranlaßt. Der Fahrer erklärte, den Radfahrer vor sich nicht gesehen zu haben, auch habe er nicht gemerkt, daß er jemanden überfahren habe. Dies wie auch die Fahrerflucht dürften ein deutlicher Beweis für die alkoholbedingte Verantwortungs- und Kritiklosigkeit sein, zumal der Fahrer in der belebten Straße mit seiner Feststellung hätte rechnen müssen.

Auch in den übrigen Fällen, die bei Werten von 1,5 und 1,6 ‰ untersucht wurden, waren die Leistungsanforderungen noch keinesfalls als hohe anzusprechen. Schon bei günstigsten Verkehrsbedingungen waren die Fehlreaktionen erheblich. Ein Motorradfahrer, dessen Blutuntersuchung 1,5 ‰ Alkohol ergab, konnte an einem an der rechten Straßenseite parkenden Kraftomnibus nicht mehr vorbeifahren, ohne mit seinem Beiwagen gegen diesen anzufahren, so daß außer erheblichem Sachschaden, schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers die Folge waren. Irgendwelche besonderen Umstände lagen für den Zusammenstoß nicht vor. Denken wir aber an den bereits erwähnten Versuch von R e i s (Teilen einer Strecke nach Augenmaß) dann sind die Gründe für ein solches Fahren bei dem Werte von 1,5 ‰ hinreichend erklärt.

Desgleichen muß man bei zwei Autofahrern mit 1,6 und 1,7 ‰ schon eine recht erhebliche Alkoholschädigung annehmen, denn beidemale

lagen schon so grobe Verstöße vor, daß sie in keinem angemessenen Verhältnis zu den äußeren Bedingungen bei dem Unfall standen. Im ersten Falle (1,6 ‰) befuhr ein Fahrer mit großer Geschwindigkeit in der Stadt eine etwas ansteigende Straße. Obwohl er sein Fahrzeug längst nicht mehr sicher führen konnte, und dieses schon vor dem Unfall ins Schleudern geriet, fuhr er mit der gleichen Geschwindigkeit an einer ganz unbedeutenden Straßenkrümmung auf die Gehbahn, verletzte dabei einen Fußgänger und prallte darauf gegen ein Grundstück. Der Fahrer und ein Insasse zogen sich schwere Verletzungen zu, der Wagen war stark beschädigt.

Im anderen Fall lagen die Verhältnisse ähnlich. Auch hier kam der Fahrer (1,7 ‰) in einer leichten Krümmung, durch die die Uebersicht noch keineswegs beeinträchtigt war, von der Fahrbahn ab und fuhr so heftig gegen einen Leitungsmast, daß sich der Wagen überschlug und schwer beschädigt wurde. Zeugen befanden sich nicht an der Unfallstelle. Der Fahrer wollte den Unfall auf einen Reifenschaden zurückführen. Dieser war aber in Wirklichkeit erst durch den Anprall entstanden.

In den Fällen, die bei Blutalkohol befunden von 1,8 ‰ und darüber untersucht wurden, stimmt die klinische Beurteilung des die Blutentnahme vornehmenden Arztes schon weit häufiger mit dem chemischen Befund überein, während die Zeugenaussagen noch manchmal recht verschieden voneinander sind. Durch die fast ausschließliche Vornahme der Blutentnahme durch Polizeiärzte ist auf Grund der reichlicheren Erfahrung eine viel einheitlichere und genauere klinische Beurteilung Alkoholbeeinflußter möglich, als es vor dem Erlaß über die allgemein bei Verkehrsunfällen angeordnete Blutuntersuchung vom 25. November 1936 der Fall war. Im allgemeinen konnte man bei den Fällen mit diesen Werten neben den physischen, alkoholbedingten Leistungsausfällen, fast immer auch schon eine deutliche psychische Beeinflussung feststellen, die bei den Betreffenden in dem unsinnigen Verhalten bei dem Unfall und auch danach oder in dem Fehlen jeglicher vernünftiger Beurteilungs- und Wertungsfähigkeit in Erscheinung trat. Anders liegen diese Dinge meist bei Alkoholgewöhnten. Bei diesen treten die psychischen Erscheinungen auch bei höheren Werten nicht so sehr in den Vordergrund, während jedoch die physischen Schädigungen bestehen bleiben. Beim Alkoholgewohnten ist nach einer bestimmten Alkoholzufuhr sowohl die Konzentration im Blute als auch der auftretende Rauschzustand geringer als beim Ungewohnten bei derselben Dosis. Die geringere Konzentration kann auf einer verminderten Resorption oder auf einem rascheren Abbau und einer erhöhten Ausscheidung beruhen. Es liegt olso beim Gewohnten eine scheinbar geringere Empfindlichkeit gegen das Gift vor. Für die Blutalkoholbestimmung bedeutet die Gewöhnung keine Fehlerquelle, denn da die Konzentration im Blute bestimmt wird, wird der resorbierte, also der

Alkohol, der eine schädigende Wirkung auf das Gehirn usw. ausübt, festgestellt.

In dem untersuchten Material lag ein Fall vor, bei dem man den Verursacher des Unfalls als einen durchaus Alkoholgewohnten ansprechen muß. Es handelt sich um einen Lastkraftfahrer, der für eine Brauerei seit sieben Jahren Bier ausfuhr und täglich ein größeres Quantum zu sich nahm.

Der Unfallhergang war folgender: Der Mann hatte mehreren Gastwirten Bier geliefert und fuhr gegen Abend auf einer geraden Straße, als er plötzlich vor sich auf der rechten Straßenseite ein parkendes Pferdegespann bemerkte. Er steuerte sofort nach links, und als er in gleicher Höhe mit dem Gespann war, stieß er mit einem in rascher Fahrt ihm entgegenkommenden Personenkraftwagen zusammen. Der Sachschaden war erheblich.

Der Lastkraftfahrer, dessen Blutuntersuchung 1,8 ‰ Alkohol ergab, gab bei der Vernehmung sein Verschulden an dem Unfall zu, er erklärte, das Pferdegespann erst aus etwa 20 Meter Entfernung gesehen zu haben. Zu gleicher Zeit habe er den ihm entgegenkommenden Personenkraftwagen bemerkt. Er habe sich jedoch in dessen Entfernung und Geschwindigkeit geirrt und glaubte, noch vor diesem das Gespann überholen zu können. Der Fahrer stritt es aber entschieden ab, dabei irgendwie nachteilig von Alkohol beeinflußt worden zu sein. Er fahre bereits seit sieben Jahren für die Brauerei Bier aus, und da er täglich als Deputat 2 Liter Bier erhalte, sei er das Trinken durchaus gewöhnt, ohne davon nachteilig beeinflußt zu werden. Am Unfallstage habe er, wie auch andere Male außerdem noch im Laufe des Tages bei mehreren Gastwirten einige Glas Bier getrunken. Auf den Arzt machte der Mann den Eindruck, nicht merkbar unter Alkohol zu stehen. Auch in dem Benehmen nach dem Unfall war bei dem Fahrer nichts besonders Auffallendes festzustellen. Bei eingehender Prüfung des Unfallherganges kommt man jedoch zu dem Ergebnis, daß die Fehlhandlungen des Lastkraftfahrers nur auf alkoholbedingte Leistungsausfälle zurückzuführen sind. Das Pferdegespann stand nämlich unter einer Straßenlaterne und war mit einem Rückstrahler versehen, wodurch es schon aus einer weitaus größeren Entfernung als aus 20 Meter sichtbar war, wie man gleich an Ort und Stelle feststellte. Wenn der Fahrer gleichwohl erst kurz vor diesem nach links steuerte, da er es erst sehr spät bemerkte, so muß seine Aufmerksamkeit erheblich herabgesetzt gewesen sein. Das Fehlschätzen in der Stellung seines Wagens zu dem Gespann und dem entgegenkommenden Personenkraftwagen sowie die falsche Beurteilung der Geschwindigkeit, gibt der Fahrer selbst zu, wenn er eine Alkoholbeeinflussung hierfür auch abstreitet. Bei dem sonst durchaus erfahrenen Berufsfahrer läßt sich hierfür jedoch kaum eine andere Erklärung finden. Der Fahrer des Personenkraftwagens erklärte, daß er

nicht im geringsten damit gerechnet habe, daß der Lastkraftfahrer noch kurz vor dem Gespann dieses vor ihm überholen würde, weshalb er seine Geschwindigkeit auch nicht herabgesetzt habe. Wenn auch der Lastkraftfahrer noch entgegenhält, daß er seit Jahren trotz des täglichen Genusses größerer Mengen Bieres bei seinen Fahrten noch keinen Unfall verursacht habe, so ist hierzu zu sagen, daß er dies lediglich besonders günstigen Umständen zu verdanken haben mag. Bei Alkoholgewohnten kann dieser Einwand für niedrige Promillewerte berechtigt sein. Bei einem Befund von 1,8 ‰ Alkohol wird man jedoch schon immer eine solche Schädigung annehmen, daß die Fähigkeit zur sicheren Führung eines Kraftwagens nicht mehr gewährleistet ist.

Blutalkoholbefunde von 1,8 ‰ und darüber haben bei Motorrad- und Radfahrern meist schon so schwere Gleichgewichtsstörungen zur Folge, daß diese Fahrer bald nach Besteigen des Fahrzeuges von der Aussichtslosigkeit des Unternehmens überzeugt werden. Infolgedessen sind auch hier die polizeilich festgestellten Unfälle schon weit geringer. Die vereinzelt hier noch ermittelten Unfälle zeigen, daß die betreffenden Fahrer längst nicht mehr in den Straßenverkehr gehören.

Ein Motorradfahrer mit 1,8 ‰ Alkohol im Blute hatte mit einem Beifahrer auf dem Rücksitz trotz wiederholter noch glimpflich abgelaufener Stürze seine Fahrt fortgesetzt, bis der unvermeidliche Unfall nicht ausblieb. Diese beiden hatten während der Arbeit auf einer Baustelle reichlich Schnaps getrunken und traten am späten Nachmittag die Heimfahrt an. Passanten fiel schon das unsichere Fahren auf. Daß die Fahrt trotz einiger Stürze fortgesetzt wurde, zeigt nur deutlich die Verkennung jeglicher Gefahr und den erheblichen Mangel an Selbstkritik. Außerhalb der Stadt wurde die Geschwindigkeit noch erhöht. Als der Motorradfahrer in eine nach links abzweigende Straße einbiegen wollte, bekam er die Linkskurve nicht mehr heraus, und fuhr in viel zu großem Bogen in der abzweigenden Straße gegen einen auf der äußersten rechten Seite der Straße stehenden eisernen Mast einer Warntafel. Bezeichnend für den hohen Trunkenheitsgrad des Fahrers ist es, daß er jegliche ärztliche Hilfe ablehnte, obwohl er sich bei dem Sturz einen Schlüsselbeinbruch zugezogen hatte. Der Beifahrer war gleichfalls schwer verletzt und blieb bewußtlos liegen.

Der eingangs erwähnte Befund von Schulz, nach welchem bei der Beeinträchtigung des Gesichtssinnes nach Alkoholaufnahme insbesondere eine Schädigung des Farbunterscheidungsvermögens für rotes Licht besteht, konnte auch hier in einigen Fällen beobachtet werden.

In einem Falle befuhr ein Personenkraftwagenfahrer, dessen Blutuntersuchung 1,8 ‰ Alkohol ergab, eine wegen Bauarbeiten rechtsseitig gesperrte Straße. Als warnender Hinweis auf eine Aufgrabung der Straßendecke waren in größerer Entfernung vor dieser in einigen

Abständen je drei rote Lampen und ein Sperrschild aufgestellt. Der Autofahrer überfuhr sämtliche Lampen mitsamt dem Sperrschild und landete mit seinem schwer beschädigten Wagen in der Baustelle, die außerdem noch in ihren Grenzen mit roten Lampen kenntlich gemacht war. Eine solche Fahrweise deutet schon auf erhebliche Alkoholbeeinflussung mit all ihren schädigenden Auswirkungen hin. Denn abgesehen davon, daß der Fahrer die vielen roten Lampen übersehen oder nicht als Warnsignale erkannt hat, hätte er durch die zweifelsohne auftretenden Erschütterungen beim Ueberfahren der Warntafel, die auf einem Sperrbock angebracht war, aufmerksam werden müssen. Das sind Fehlleistungen der Warnehmungssphäre wie sie unter Alkoholeinfluß vorzukommen pflegen.

Blutalkoholbefunde von 1,9 ‰ wiesen nur noch zwei Motorradfahrer auf. Aus den Unfällen war zu ersehen, daß beide längst nicht mehr zur sicheren Führung ihrer Fahrzeuge befähigt waren. Die Leistungsausfälle waren erheblich, die Unfallsfolgen schwer.

Bei siebzehn Verkehrsunfällen, die bei Blutalkoholbefunden von 2,0 ‰ und darüber noch untersucht wurden, waren Motorradfahrer nicht mehr anzutreffen. Den größten Anteil bildeten die Autofahrer, es folgten Radfahrer und Fußgänger. In allen Fällen waren bei den betreffenden Verursachern erhebliche Leistungsausfälle mit allen Folgen an dem Ablauf des Unfalls festzustellen. Die Betreffenden stehen dabei selten irgendwelchen schwierigen Verhältnissen gegenüber. Bei günstigsten Verkehrsbedingungen, in Lagen, wo kein anderer Verkehrsteilnehmer mit einem Unfall rechnet, kommt es zu den gröbsten Verstößen, und immer muß man einzig und allein den Alkoholgenuß als Ursache verantwortlich machen. Alle die Fehler, die bei niedrigeren und mittleren Befunden noch manchmal einer eingehenden Untersuchung unter Berücksichtigung aller anderen in Frage kommenden Möglichkeiten bedürfen, ehe man den Alkohol dafür verantwortlich macht, treten bei diesen Werten klar und deutlich in Erscheinung. Andere Fahrzeuge werden selbst bei Tageslicht übersehen, oder es kann garnicht mehr festgestellt werden, ob sich diese in Bewegung oder im Stehen befinden. Daß ein vernünftiges Denken und Urteilen in den meisten Fällen garnicht mehr möglich ist, beweist das unverantwortliche Verhalten der Betreffenden. Die Tragweite ihres Verschuldens kommt ihnen meist garnicht mehr zum Bewußtsein. Wenn z. B. ein Angestellter eines Autogeschäftes nach dem Unfall — er fuhr mit 2,0 ‰ Alkohol im Blute in einer Kurve in viel zu großem Bogen auf der falschen Straßenseite gegen einen Motorradfahrer — sich um den angerichteten Schaden in keiner Weise kümmert, seinen Wagen am Unfallort stehen läßt und ins nächste Lokal geht, um erneut Alkohol zu trinken, dann beweist dieses Verhalten zur Genüge den Verlust jeglicher Selbstkritik und Verantwortungsfähigkeit.

Ein anderer Autofahrer mit demselben Alkoholblutbefund von 2,0 ‰

fuhr an einer Kreuzung gegen einen Personenkraftwagen und setzte darauf seine Fahrt fort, fuhr dann bald darauf gegen eine ihm entgegenkommende Straßenbahn und wurde erst dadurch zum Halten gezwungen.

Fahrerflucht oder den Versuch dazu konnte in Fällen mit höheren Promillewerten des öfteren beobachtet werden. Infolge der mangelnden Selbstkritik ist die Situation oft so, daß die betreffenden Fahrer es garnicht merken, daß sie dabei unbedingt gestellt oder zu mindest erkannt werden müssen, da der Versuch meist inmitten belebter Straßen, nachdem bereits andere Verkehrsteilnehmer auf den Unfall aufmerksam geworden sind, unternommen wird.

Radfahrer und Fußgänger mit höheren Promillewerten im Straßenverkehr gefährden nicht nur sich selbst, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer in besonderem Maße. Ihr unsicheres Verhalten ist für andere so unberechenbar, daß bei dem plötzlichen Eintreten des Unfalls kaum noch etwas unternommen werden kann, um das Unheil abzuwenden. Die Folgen in solchen Fällen sind daher umso schwerer. In einem Falle fuhr ein Radfahrer nachts nicht auf dem angelegten Radfahrweg, sondern auf der rechten Seite der Fahrbahn in der Nähe der Straßenbahnschienen. Als ihm eine Straßenbahn auf der im übrigen verkehrsfreien Straße entgegenkam, bog er plötzlich, ohne ein Zeichen zu geben, kurz vor dieser nach links ab. Dabei wurde er von der Straßenbahn erfaßt und tödlich verletzt. Die Blutuntersuchung der Leiche ergab 2,1 ‰ Alkohol. Der Führer der Straßenbahn und auch die Fahrgäste, die sich neben ihm am Führerstand befanden, erklärten, daß man mit dem plötzlichen Einbiegen des Radfahrers keineswegs rechnen konnte. Obwohl sofort die Bremsen betätigt wurden, war der Unfall nicht mehr zu vermeiden.

In einem anderen Falle fiel ein Radfahrer mit demselben Blutbefund, der gerade aus einem Gasthaus gekommen war und sein Rad erst bestiegen hatte in dem Moment von seinem Fahrzeug, als ihn ein Personenkraftwagen überholte. Er wurde von diesem erfaßt und verletzt.

In den übrigen Fällen liegen hier die Dinge ganz ähnlich. Plötzliches Aendern der Fahrtrichtung, ohne ein Zeichen zu geben, wobei die Radfahrer auch auf die Gehbahn gelangen und andere Verkehrsteilnehmer verletzen oder gefährden, oder Stürze vom Rade sind Folgen bei diesen Alkoholblutbefunden.

Die Fußgänger bilden bei diesen Alkoholwerten dieselbe Gefahr. Ein betrunkener Mann überquerte nachts eine Straße. Als er bereits die Gehbahn erreicht hatte, torkelte er wieder auf die Fahrbahn zurück gegen einen vorbeifahrenden Personenkraftwagen und wurde tödlich verletzt. Auch hier erklärte der Führer des Wagens, daß er wohl den Fußgänger vor sich sah, als er die Straße überquerte, daß dieser aber so plötzlich sich wieder auf die Fahrbahn zurückbegeben würde, kam ihm völlig uner-

wartet. Obgleich er noch nach der Straßenmitte auswich, konnte er nicht mehr verhindern, daß der Mann gegen seinen Wagen rannte.

Der Führer des Wagens unterzog sich freiwillig einer Blutuntersuchung, da er im Laufe des Abends drei kleine Glas Bier getrunken hatte. Dem chemischen Befund von 0,2 ‰ Alkohol war keinerlei nachteilige Bedeutung für den Unfall beizumessen.

Den Befund von 2,2 ‰ bei einem Autofahrer muß man bei der Untersuchung des folgenden Falles als alleinige Ursache für eine erhebliche Ermüdung und Störung des optischen Erkenntnisvermögens verantwortlich machen.

Dieser Fahrer fuhr gegen Mittag auf einer breiten geraden Straße ohne jeden äußeren Grund auf ein vor ihm fahrendes Pferdegespann auf. Der Autofahrer erklärte bei der Gerichtsverhandlung, er hätte plötzlich in Höhe des Gespannes eine Straßenbahn halten sehen, und da er zwischen dieser und dem Gespann keinen Platz mehr zur Vorbeifahrt hatte, konnte er den Anprall nicht mehr verhindern. Die tatsächlichen Verhältnisse zur Zeit des Unfalls lagen aber so, daß sich die Straßenbahn in größerer Entfernung vor dem Gespann befand und in der Richtung der beiden Fahrzeuge fuhr, sodaß sie gar kein Hindernis bedeutete. Daraus geht hervor, daß der Fahrer auf Grund des reichlichen Alkoholgenusses erheblich ermüdet und in seinem Wahrnehmungsvermögen, insbesondere in der Abschätzung von Entfernung und Bewegungen, stark beeinträchtigt war, da er die fahrende Straßenbahn in keine richtige Lagebeziehung zu sich und dem Gespann bringen konnte. Die starke Alkoholbeeinflussung des Fahrers, die er zwar selbst abstritt, zeigt auch sein Verhalten nach dem Unfall. Obwohl sein Wagen arg beschädigt war, und das Wasser aus dem Kühler lief, fuhr der Mann mit großer Geschwindigkeit davon, ohne sich um den angerichteten Unfall zu kümmern. Als er bald darauf an einem gesperrten Bahnübergang halten mußte, konnte er von dem Geschirrführer, der bei dem Unfall einige Verletzungen erlitt, gestellt werden. Zunächst versuchte er nochmals zu entkommen, konnte jedoch seinen Wagen nicht wieder in Gang bringen. Nun versuchte er den Schaden mit einer größeren Geldsumme wieder gutzumachen, was ihn jedoch vor der polizeilichen Feststellung nicht mehr bewahren konnte. Vor dem Unfall lag für den Fahrer keine größere körperliche Beanspruchung vor, auf die man hätte die Ermüdung zurückführen können. Am Vormittag dieses Tages hatte er nur einige geschäftliche Besuche vorgenommen und hatte sich dann in einigen Lokalen aufgehalten, wo er etwa 2 bis 2,2 Liter Wein getrunken haben muß. Man kann hier also lediglich den Alkoholgenuß für diese Leistungsausfälle verantwortlich machen.

Die zentrale, lähmende Alkoholwirkung machte sich bei einem Autoverkäufer bei dem Werte von 2,3 ‰ Alkohol in anschaulicher Weise be-

merkbar. Der Mann fuhr nachts gegen einen beladenen Handkarren, der innerhalb einer durch rote Lampen gekennzeichneten Baustelle stand, obwohl auf der Fahrbahn noch hinreichend Platz zum Vorbeifahren war. Der Anprall war so heftig, daß der Karren inmitten der an der Baustelle sich befindenden Arbeiter geschleudert wurde, die sich noch rechtzeitig in Sicherheit bringen konnten. Das Auto war schwer beschädigt und ein Vorderrad blockiert. Der Fahrer fuhr dessen ungeachtet noch etwa 100 Meter weiter und blieb dann stehen. Als sich einige Arbeiter zu dem Wagen begaben, fanden sie den Fahrer schlafend am Steuer vor. Ein weiterer Insasse lag ebenfalls schlafend im Wagen. Nach etwa einer Stunde stiegen beide Männer aus und entfernten sich. Sie konnten aber bald von der inzwischen ankommenden Polizei festgenommen werden. Hier erklärte der Fahrer gleich, er habe weder den Karren noch die roten Lampen gesehen. Da aber nicht einmal der heftige Anprall an den Karren den Fahrer ernüchtern konnte, und er auch als der Wagen stehen blieb nicht einmal aus dem Wagen stieg, kann man nur annehmen, daß der Fahrer am Steuer eingeschlafen war. Der Mann hatte keineswegs eine längere Fahrt hinter sich. Er hatte diese erst kurze Zeit vor dem Unfall angetreten und sich zuvor in einem Gasthaus aufgehalten.

Obschon diese letzten Fälle, die keine besondere Auswahl darstellen, die verschiedenen Leitungsausfälle anschaulich beweisen, gibt es selbst noch bei Werten von 2,4 ‰ Autofahrer, die eine nachteilige Alkoholbeeinflussung ableugnen. Als Beweis dafür führen sie gern an, daß sie als durchaus geübte Fahrer häufig nach einem diesem Werte entsprechenden Alkoholquantum selbst längere Fahrten ohne Unfall durchgeführt haben. Eine solche Behauptung stellt natürlich keinen Beweis für eine Fahrtüchtigkeit dar. Der Alkoholgenuß und die dadurch mangelnde Selbstkritik lassen den Fahrern nur die vielen Fehler, die dank besonders günstiger Zufälle zu keinem Unfall führten, nicht zum Bewußtsein kommen. Welch großer Trugschluß in den Ansichten solcher Fahrer liegt, sollen zwei Abbildungen zeigen, die die Spuren durchaus erfahrener Autofahrer mit den Alkoholblutbefunden von 2,4 ‰ wiedergeben.

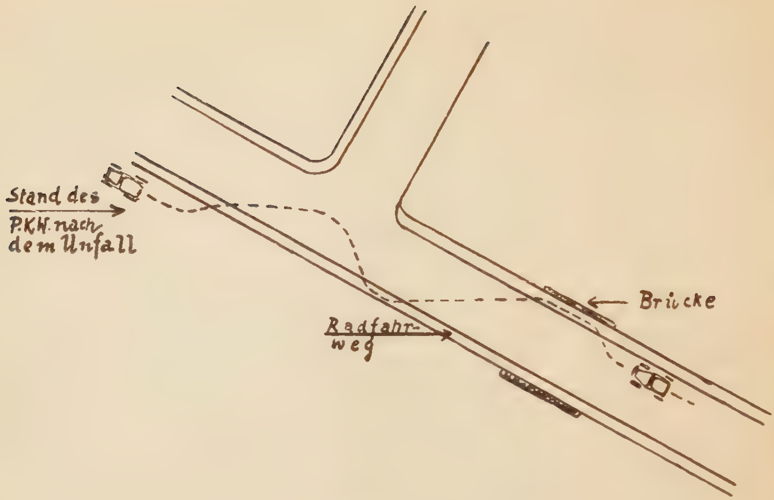


Abbildung 1.

Im ersten Falle (Abbildung 1) hatte der Fahrer bereits am Vormittag reichlich dem Alkohol zugesprochen, und als er gegen Mittag heimfahren wollte, wurde er ausdrücklich von Personen, die in seiner Begleitung waren, gewarnt, die kurze Heimfahrt mit dem Wagen anzutreten. Dessen ungeachtet setzte er sich an das Steuer seines Autos. Bald darauf geriet er auf freier Landstraße zunächst auf den rechten Bürgersteig, riß sein Steuer nach links, und gelangte dabei auf den gegenüberliegenden Radfahrweg, dann wieder auf die rechte Seite der Fahrbahn, fuhr dann wieder nach links über den Radfahrweg und gelangte in den Straßengraben, wo er noch ein Stück weiterfuhr und durch den Anprall an einen Pfahl endlich zum Halten gezwungen wurde. Die Verletzungen des Fahrers und die Beschädigung des Wagens waren noch verhältnismäßig leicht, da der Fahrer es einem günstigen Zufall zu verdanken hatte, dicht an einem am Straßenrande stehenden Baum vorbeizufahren. Durch die Fahrt in den flachen, weichen Graben wurde die Geschwindigkeit erheblich herabgemindert. Diese muß zuvor sehr hoch gewesen sein, da mehrere Zeugen übereinstimmend aussagten, daß der Wagen bei den scharfen Wendungen zeitweise nur auf zwei Rädern gefahren sei. Bei der Vernehmung erklärte der Fahrer sein kurvenreiches Fahren damit, daß er mehreren Radfahrern, die ihm auf der Fahrbahn entgegenkamen, habe ausweichen müssen. In Wirklichkeit fuhren diese aber auf dem Radfahrweg und mußten von ihren Rädern absteigen und in dem Graben

Schutz suchen, da der Fahrer jeweils die Gehbahn und den Radfahrweg benutzte.

Dieser Fall vermag in eindringlicher Weise die Gefahren, die für die allgemeine Verkehrssicherheit von seiten alkoholbeeinflußter Fahrer bestehen, zu veranschaulichen.

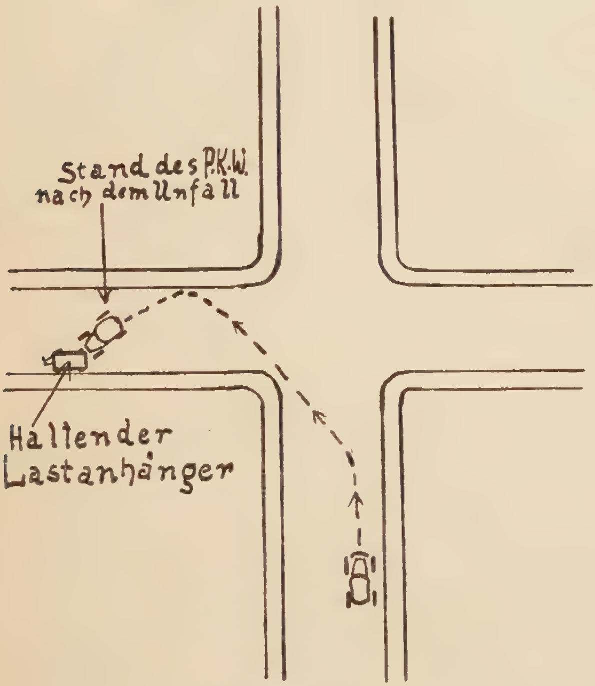


Abbildung 2.

Auch in dem zweiten Falle (Abb. 2) hatte die Fahrt ein frühes Ende gefunden. Einem Polizeibeamten, der den Fahrer nachts aus einem Gasthaus hat kommen sehen, fiel schon das ruckartige Anfahren des Wagens auf. Der Beamte folgte dem Fahrer und konnte ihn schon in der nächsten Seitenstraße stellen, wo dieser gegen einen haltenden Anhänger eines Lastwagens gefahren war. Wie die Abbildung zeigt, ist der Fahrer an der Kreuzung ganz verkehrswidrig in die Seitenstraße eingebogen. Hier steuerte er von der äußersten rechten Seite direkt auf den an der linken Straßenseite parkenden Anhänger zu, obwohl dieser unter einer Laterne stand und gut sichtbar war.

Dieses direkte Ansteuern eines Hindernisses, das oft in Wirklichkeit garnicht als solches zu werten ist, konnte in mehreren Fällen bei höheren Promillewerten beobachtet werden. Eine einwandfreie Erklärung hierfür abzugeben, ist schwierig. Es hat oft den Anschein, als ob durch das plötzliche Auftauchen des Hindernisses bei dem Betreffenden eine vorübergehende, schreckbedingte Reaktion auftritt, wobei sich die Fahrer auf das mutmaßliche Hindernis konzentrieren und direkt in dieses hineinfahren. So erklärte ein Autofahrer, dem ein unter Alkohol stehender Radfahrer direkt in den Wagen gefahren war folgendes: „Als ich den Radfahrer, der kein Zeichen gab, wohin er abbiegen wollte, sah, trat ich sofort die Fußbremse und gab Signal. Der Radfahrer stutzte, hielt an und trat im nächsten Augenblick wieder in die Pedalen." Aehnlich äußerten sich auch andere Zeugen.

Fälle mit Blutalkoholbefunden über 2,4‰ gelangten nicht mehr zur Untersuchung. Es wird natürlich vorkommen, daß sich auch Fahrer mit solchen Werten noch ans Steuer setzen. Selbst wenn es auch noch gelegentlich gelingen mag, die Fahrt unbeschadet zu beenden, so wäre das kein Beweis für eine Fahrtüchtigkeit der Betreffenden.

C. Zusammenfassung.

Auf Grund der Untersuchung Halle'scher Verkehrs-Unfall-Akten läßt sich zusammenfassend sagen, daß die experimentellen Erfahrungen über die Alkoholeinwirkung mit den praktischen Verhältnissen bei Unfällen weitgehend übereinstimmen.

Zur Frage der Alkoholeinwirkung bei den einzelnen Verkehrsunfällen wurde festgestellt:

1. In Fällen mit Alkoholblutbefunden bis 0,7 ‰ war dem Alkoholeinfluß keine mitwirkende Bedeutung an dem Zustandekommen des Unfalls beizumessen.

2. Alkoholwerte von 0,7 bis 1,2 ‰ im Blute waren schon weit häufiger als mitwirkende oder alleinige Ursache an dem Unfallgeschehen verantwortlich zu machen, wenngleich hier noch einige Fälle beobachtet wurden, bei denen eine Alkoholeinwirkung nicht eindeutig hervorging.

3. Bei den Fällen mit Alkoholblutbefunden von 1,2 bis 1,5 ‰ war stets eine Alkoholeinwirkung als mitwirkende oder alleinige Ursache an dem Unfall festzustellen.

4. Bei allen Fällen mit Alkoholwerten von 1,5 ‰ und darüber war die Alkoholeinwirkung stets als a l l e i n i g e Ursache an dem Unfall anzusprechen.

Dieses Ergebnis steht im Einklang mit den S t r o h m a y e r 'schen Untersuchungen an anderweitigem Verkehrsunfall-Material, worin fest-

gestellt war, daß bereits verhältnismäßig niedrige Alkoholmengen verkehrsgefährdend sind. Er nennt hierfür Blutalkoholbefunde von 0,9 bis 1,4 ‰. Unter 0,9 ‰ konnte er bei seinem Material in keinem Falle dem Alkohol eine entscheidende oder unterstützende Rolle beimessen. Bei Befunden über 1,5 ‰ lag stets eine erhebliche Beeinflussung vor.

Im Hinblick auf die neue Str. V. O., die das Gefährdungsprinzip besonders herausstellt, kann somit abschließend gesagt werden, daß ein Kraftfahrer mit einem Konzentrationswert von 0,8 ‰ Alkohol aufwärts bereits die allgemeine Verkehrssicherheit gefährden kann. In der Begutachtung des Einzelfalles wird sich bei einem erfolgten Unfall der Anteil des Alkoholeinflusses unter Berücksichtigung der gesamten Begleitumstände hinreichend abgrenzen lassen.

Literatur.

E l b e l : Die wissenschaftlichen Grundlagen der Beurteilung von Blutalkoholbefunden. Thieme, Leipzig 1937.

ders.: Zur Frage der Bewertung von Blutalkoholbefunden. Münch. med. Wochenschr. 1937 Nr. 29. S. 1133 (Sonderdruck).

ders.: Trunkenheit und Verkehrsunfälle. Forschungen z. Alkoholfrage. H. 1/37 (Sonderdruck).

G ö e b e l : Kampf dem Verkehrstod. Wachtverlag, Bln.-Dahlem.

J u n g e : Die Beeinflussung des Rauschzustandes durch Insulin in gerichtsärztlicher Beziehung. Dtsch. Ztschr. f. d. Ges. ger. Med. H. 1/37 S. 1—10.

J u n g m i c h e l : Alkoholbestimmung im Blut. Carl Heymanns Verl. Bln. 33.

ders.: Ueber die Bedeutung der Alkoholbestimmung im Blute für die forensische und klinische Medizin. Münch. med. Wochenschr. 1935. Nr. 10 (Sonderdruck).

M u e l l e r : Die Alkoholblutprobe als Beweismittel. Dt. Autorecht Nr. 10/36 München.

M ü l l e r - H e ß und H a l l e r m a n n : Die Beurteilung der Handlungsfähigkeit auf Grund der Blutalkoholbestimmung. Rundschau Sept. 36. Lehmann, München.

R e m u n d : Gerichtlich-Medizinische Erfahrungen und Probleme bei Automobilunfällen. Benno Schwabe, Basel 1931.

S t r o h m a y e r : Alkohol und Verkehrsunfall. Dt. Zeitschr. f. d. ges. ger. Med. H. 1/37 (Sonderdruck).

Lebenslauf.

Am 15. Januar 1910 wurde ich., Artur Passon, als Sohn des verstorbenen Oberpostsekretärs Stanislaus Passon in Kupp (Oberschlesien) geboren. Nach fünfjährigem Besuch der Volksschule und neunjährigem Besuch des Gymnasiums in Oppeln erhielt ich im März 1930 das Zeugnis der Reife. Im Sommersemester 1930 begann ich in Jena das Studium der Zahnheilkunde und legte dort nach drei Semestern die zahnärztliche Vorprüfung ab. Darauf studierte ich je ein Semester in Innsbruck und Breslau. Nach zwei weiteren Semestern in Halle legte ich im Sommersemester 1934 das Staatsexamen ab. Seither war ich in Torgau und Berlin als Assistent und in mehreren zahnärztlichen Praxen als Vertreter tätig.

Herrn Prof. Dr. Schrader möchte ich für die Ueberlassung des Themas und die wertvollen Anregungen während der Arbeit meinen aufrichtigen Dank sagen.